

door Ferdinand GEVAERT

DEEL I

1. Inleiding

Eind augustus 1989 begon men met de bouw van een nieuw tramstation aan de Brandariskaai te Oostende. Dit was het begin van de (voorlopige ?) eindontwikkeling van een stadsgedeelte dat een aantal zeer gevarieerde bestemmingen heeft gekend. Men kan stellen : van kreekmond en schorre tot draaischijf van het gemeenschappelijk vervoer.

De kreekmond ontstond na de kunstmatige inundatie van 1584 waarbij de streek omheen Oostende overstroomd werd en eb en vloed, storm en springtij meester werden van het achterland.

Naast de inbraakkreek, die later de havengeul van Oostende zou worden, vormden er zich een aantal grote kreken, o.m. de Sinte-Katharinakreek, de Gouweloze en andere Keignaerts.

Van deze streken is het specifiek de monding van de Sinte-Katharinakreek die ons interesseert. Kreekmonding die tot onze dagen het stadsbeeld van Oostende bepaalt.

Het is te danken aan het ontstaan en ontwikkeling van deze kreekmond dat Oostende een enig mooi beeld biedt aan de bezoekende reiziger die het spoorwegstation verlaat of langs de autosnelweg Oostende binnenrijdt. Namelijk, de oude handelsdokken met de gemeerde plezierboten en het prachtig zeilschip, de "Mercator".

Het is niet de bedoeling om in het bestek van onderhavige bijdrage een uitgebreide geschiedenis te brengen van de kreek en dokken (1). Doch, om een kijk te krijgen op de ontwikkeling tot verkeersdraaischijf is het onontbeerlijk dat we een summier geschiedkundig overzicht brengen onder de vorm van een kalender.

2. Geschiedkundige kalender

1584 - Kunstmatige inundatie ten oosten van de stad, vormen van kreken en overstroomden van het ommeland. Vervolgens wordt Oostende, door de Geuzen omgevormd tot vestingsstad, hun laatste bolwerk.

1601-1604 - Beleg van Oostende.

1741-1744 - Indijking van de Sinte-Katharinakreek, met afdamming Lantsweertdijk en Poldersluis van de Sinte-Katharinakreek en bouw van een afwateringssluiss (zie fig. nr. 1).

1774-1776 - Bouw van een (1ste) handelsdok, vlotdok, in de bedding van de monding van de Sinte-Katharinakreek, met behoud van een watergang voor de afwatering van de polder (later genoemd "Amerikaanse kreek"). (zie fig. nr. 2).

13 juni 1781 - Oostende wordt vrijhaven.

1781 - Bouw 2e en 3e handelsdok in de bedding van de Sinte-Katharinakreek (achter het tracé van de Lantsweertdijk), begin slechten van de zuidelijke vestingswerken (oever van de Sinte-Katharinakreek) van de stad (voor stadsuitbreiding) en uitbreiden van de stad op de zuidelijke oever van de handelsdokken ('t Hazegras). Opwerpen van een zuidelijke eenvoudige vestingsgracht en -wal. (zie fig. nr. 3).

- 1787-1789 - Aanleg eerste oesterparken (2).
- 1817-1820 - Bouw van een schutssluis voor de handelsdokken, ter vervanging van de eenvoudige sluis (deze liet slechts de in- en uitvaart toe bij een gunstige tijstand, d.i. gelijk niveau in havengeul en in het dok), dempen van de oude sluis, graven van het verbindingskanaal Handelsdokken/vaart naar Brugge, bouw van de zuidelijke vestingsgordel (ter vervanging van de eenvoudige wal en gracht (zie fig. nr. 4).
- 1838 - Aanleg spoorweg Gent-Oostende (naar Brussel via Mechelen), voorlopig station buiten de stadswallen (3).
- 1 december 1839 - Eerste, voorlopig, station binnen de stadsmuren.
- 1844 - Eerste (niet-voorlopig) spoorwegstation, op de zuidelijke oever van het 2e Handelsdok (zie fig. nr. 4).
- 1846 - Start van de Oostende-Doverlijn, aanlegplaats aan de Stoombotenkaai (3) (4).
- 1865 - Oostende wordt geschraapt als militair bolwerk.
- 1866 - Aanvang slopingswerken aan de stadswallen (5).
- 1866-1871 - Bouw aanlegkaai voor de pakketboten van de Oostende-Doverlijn op het oostelijk landhoofd van de sluizen van de Handelsdokken, bouw van een zeestation op deze kaai. Aanleg verbindingsspoor tussen het spoorwegstation en zeestation (internationale treinen rijden door tot zeestation). Dempen van het oesterpark VANDERHEYDE (2) (zie fig. nr. 5).
- 1886 - Aanleg buurtspoorweg Oostende-Blankenberge (6) (7) (tracé zie fig. nr. 5, Keizerskaai, brug over de sluizen van de Handelsdokken, zeestation, dijk havengeul, Franse sluis, dijk Franse spuikom/achterhaven).
- 1888-1889 - Hertraceren verbindingskanaal met nieuwe brug aan de Brugse poort, verlengen pakketbotenkaai, hertraceren buurtspoorweg (Keizerskaai, spoorwegstation Oostende-Stad, Oesterbankstraat, nieuwe brug aan de Brugse poort, Franse sluis, dijk Franse spuikom, enz.) (zie fig. nr. 6).
- 1889 - Eerste plannen voor de spoorwegen om alle spoordiensten te centraliseren in één station.
- 1895 - Conventie Staat/Stad Oostende voor nieuwe haveninstallaties, ontwerp bevat de elementen voor een rechtsteekse spooraansluiting van het zeestation met de lijn naar Brugge (geen internationale treinen over het station Oostende-Stad).
- 1895 - Gedeeltelijk dempen van de Franse spuikom, voor aanleg rechtstreeks spoor naar zeestation.
- 3 november 1896 - Eerste internationale trein rijdt rechtstreeks naar het zeestation.
- 1898-1905 - Bouw nieuwe haveninstallaties, aanleg de Smet de Naeyerlaan en -bruggen, aanleg spooremlacement Oostende-Kaai met 6 sporen en perrons, hertraceren buurtspoorweg (station Oostende-Stad, Vander Sweepplein, de Smet de Naeyerlaan en -bruggen, Demeybrug, Slijkensesteenweg (zie fig. nr. 7).

- 1903 - Bouw van voorlopig houten spoorwegstation Oostende-Kaai, op de oostelijke oever van het Brandarisdok.
- 1904 - Verbreken van de spoorwegverbinding Oostende-Stad/Oostende-Kaai (opbreken brug Brandariskaai).
- 1905 - Verbreden Brandariskaai (zie fig. nr. 7).
- 1900-1907 - Hertraceren verbindingskanaal ten zuiden van de de Smet de Naeyerbruggen, om ruimte te scheppen voor aanleg van spoorbundel).
- 1905-1906 - Bouw van spooroverkapping op Oostende-Kaai.
- 1907 - Sloop van oud zeestation (houten constructie).
- 1908-1913 - Bouw nieuw spoorwegstation Oostende-Kaai, gecombineerd met zeestation en administratieve kantoren voor het Zeewezen.
- 1914-1918 - W.O. I, met veel schade en vernietigingen.
- 1919 - Plannen voor het centraliseren van de spoordiensten te Oostende en uitbreiding van de installaties worden concreter. Zie hoofdstuk 3.
- 1926 - Inrichten tramhalte aan het spoorwegstation Oostende-Kaai, door tramsporen te leggen over de brug van de Brugse poort en zo langs de oosteroever van de Brandariskaai.
- 1932-1936 - Uitvoeren definitieve plannen concentratie van de spoordiensten op Oostende-Kaai, uitbreiden Oostende-Kaai van 6 tot 11 sporen en perrons, uitbreiden spoor-emplacement ten zuiden van de de Smet de Naeyerbruggen, dempen van het Brandarisdok en verbindingskanaal tot aan de siphon van de Conterdam, slopen van de oude stapelhuizen (en politiekantoor na 1954) op de zuidelijke oever van het 1e Handelsdok voor de aanleg van een brede toegangsbaan tot Oostende-Kaai (tot dan slechts over het brugje over de sluizen van het 1e Handelsdok), bouwen van een locomotievendepot en aanleg van het rangeerstation "Oostende-Zeehaven" (zie fig. nr. 8).
- Oktober 1935 - Alle treinen, met uitzondering van de richting Torhout, vertrekken en komen aan op Oostende-Kaai.
- 1935 - Hertraceren van de kustlijnen van de buurtspoorwegen, om halte dicht bij het spoorwegstation Oostende-Kaai te brengen (tracé : E. Feysplein - voormalig Vander Sweepplein - Kapellebrug, Vindictivelaan - voormalige Keizerskaai - Sint Petrus en Paulusplein, Jozef II straat, H. Serruyslaan, M.-J. Plein, met halte tegenover het "Waterhuis", genoemd "Oostende-Kaai" (zie fig. nr. 8).
- 1936 - Start autoveerdienst Oostende-Dover, voorlopig terminus op de Oosteroever (8).
- 1937 - Plan om één centraal buurtspoorwegstation in te richten nabij het spoorwegstation Oostende-Kaai. Plan om nieuw goederstation van de buurtspoorweg in te richten aansluitend aan het emplacement van Oostende-Kaai.
- 1938 - Begin aanleg nieuw spoor naar Torhout, aansluitend op de sporen van Oostende-Kaai, om Oostende-Stad te kunnen sluiten.
- 1939-1940 - Bouw van een carferrystation op de Stoombotenkaai.



- 1940-1945 - W.O. II. Alle spoordiensten terug naar Oostende-Stad.
- 1946 - Alle spoordiensten terug naar Oostende-kaai, met inbegrip van de lijn naar Torhout. (Goederenstation aan de Spoorwegstraat blijft voorlopig in dienst tot bouw van nieuw goederenstation - het huidige).
- 1946 - Aanleg oprit van de Brandariskaai naar de de Smet de Naeyerlaan (Goede Windhelling), eerste fase van de aanleg van buurtspoorwegstation dicht bij Oostende-Kaai (zie 1937 en fig. nr. 8).
- 1951 - Nieuw goederenstation van de spoorweg aan de Conterdamkaai.
- 1952 - Afschaffing van de goederendiensten van buurtspoorweg, noodzaak voor nieuw goederenstation voor deze dienst vervalt.
- 1953 - Eerste carferrybrug in dienst (carferrystation).
- 1954 - Aanleg autosnelweg E-5 bereikt Oostende. Aanleg van verlenging van deze tot aan het spoorwegstation Oostende-Kaai.
- 1954 - Nieuw tramstation aan de Brandariskaai in gebruik. E. Feysplein wordt vrij van tramdiensten. Nieuw tracé : H. Serruyslaan, zuidelijke oever 2e en 1e Handelsdok, station Brandariskaai, Goede Windhelling, de Smet de Naeyerbrug, Demeybrug, Slijkensesteenweg.
- 1955 - Voormalig spoorwegstation Oostende-Stad, toen "Alberthal", wordt gesloopt.
- 1969 - Bouw nieuw dienstgebouw van de buurtspoorweg op het tramstation aan de Brandariskaai.
- 1971-1976 - Dempens Visserskreek, bouw nieuwe sluizen voor de oude handelsdokken (Mercator Jachtdok), rechtstreekse verbinding carferrykaai/pakketbotenkaai, uitbreiden en aanleg stationsplein met halten voor stadsbussen (zie fig. nr. 9).
- 1989 - Start bouw nieuw tram- en busstation van de Vlaamse Vervoermaatschappij "De Lijn".

- 
- (1) Een boek van de hand van de heer Daniël FARASYN, gewijd aan de geschiedenis van de handelsdokken te Oostende is in voorbereiding en zal binnen afzienbare tijd verschijnen. Hierin brengt de auteur de volledige geschiedenis van deze dokken en aanverwante stadsdelen.
- (2) Norbert HOSTYN, Het Oostends Oesterboek, De Plate, Oostende, 1978.
- (3) F. GEVAERT, Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende, Tijdschrift De Plate, jg. 19, nr. 6-8, Oostende 1990.
- (4) R. VERBANCK, Van de oude naar de nieuwe Visserskaai, Ter Cuere Jaarboek 1976, Bredene 1977.
- (5) D. FARASYN, Historiek van de eerste gebouwen langs de Oostendse zeedijk 1830-1878, De Plate, Oostende 1979.
- (6) R. VANCRAEYNST, De tram maakte de kust, Oostende 1985.
- (7) F. GEVAERT, 100 jaar tram te Bredene, Bredene 1986.
- (8) F. GEVAERT, Oostende ferry-haven, van lo-lo tot ro-ro, Ter Cuere Jaarboek 1987, Bredene 1988.

(wordt vervolgd)

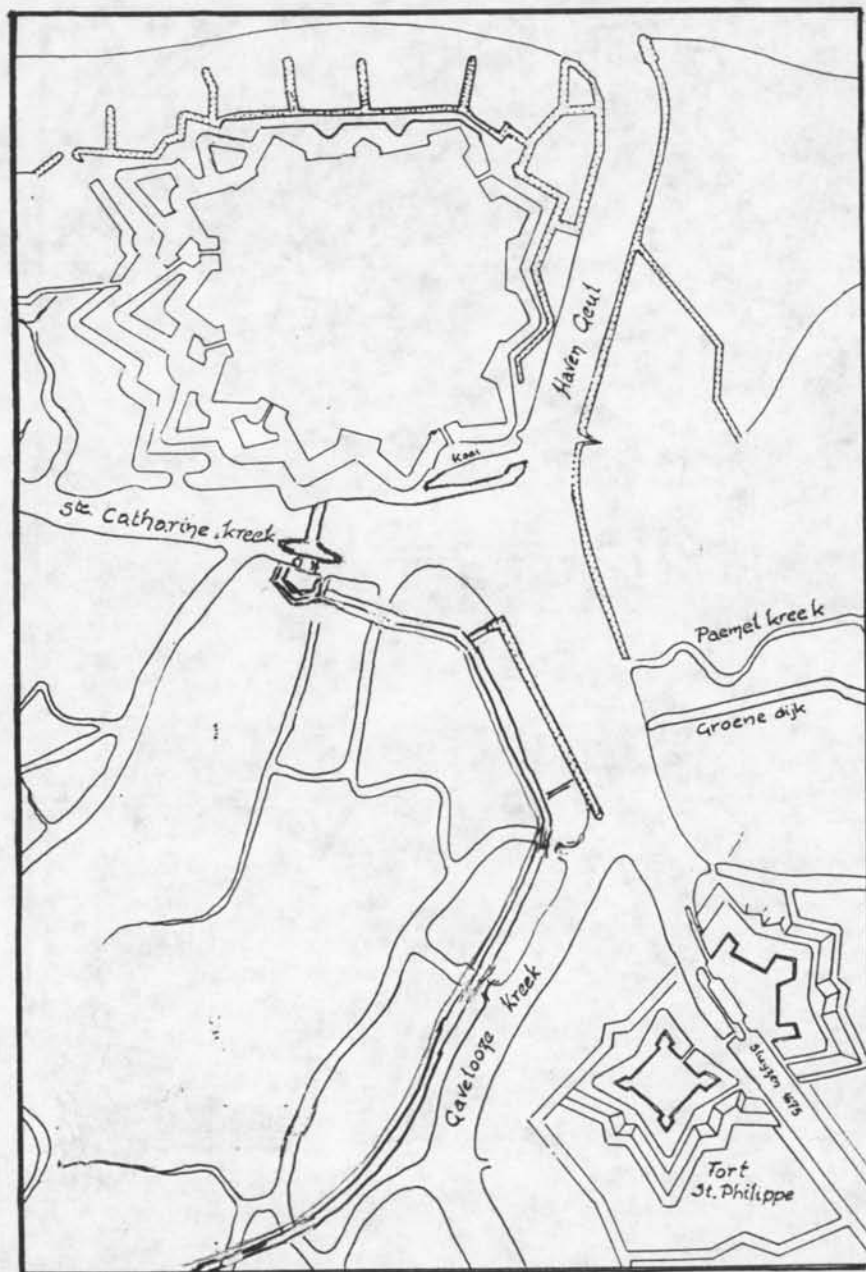


Fig. nr.1. Oostende en ommeland

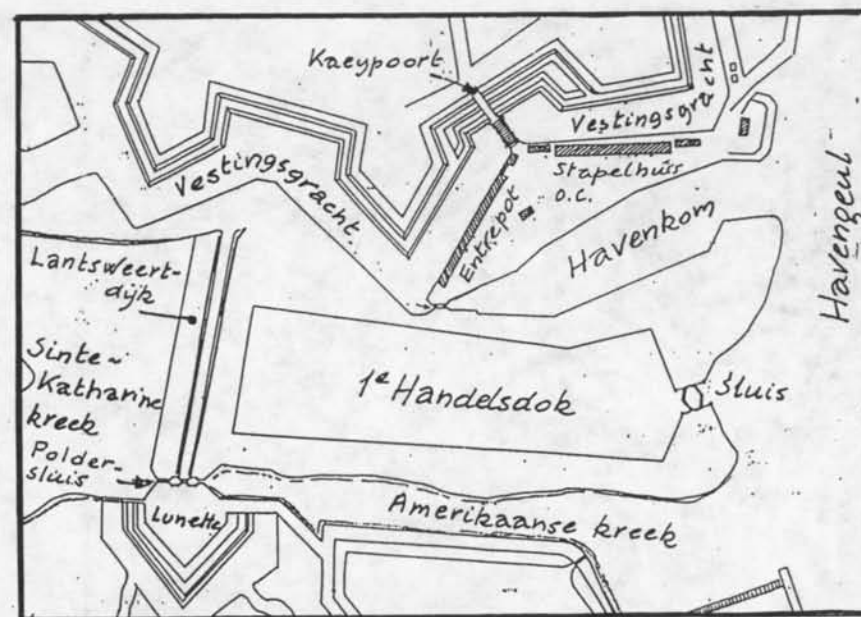


Fig. nr. 2, 1771, 1ste Handelsdok.

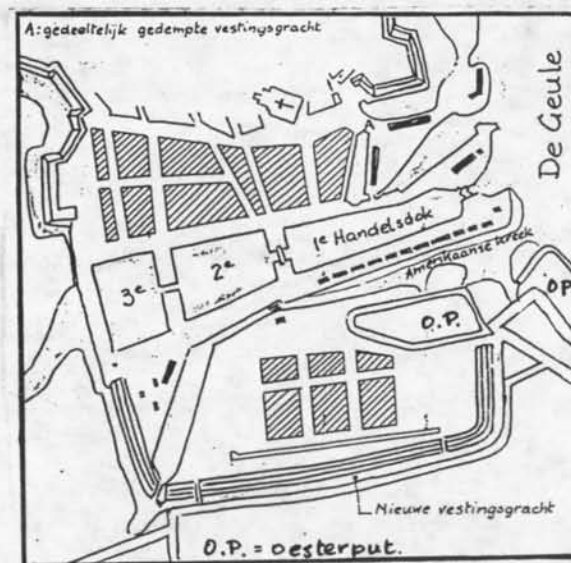


Fig. nr. 3. 1789.  
 Stadsuitbreiding.



Fig. nr. 4. Oostende, 1850

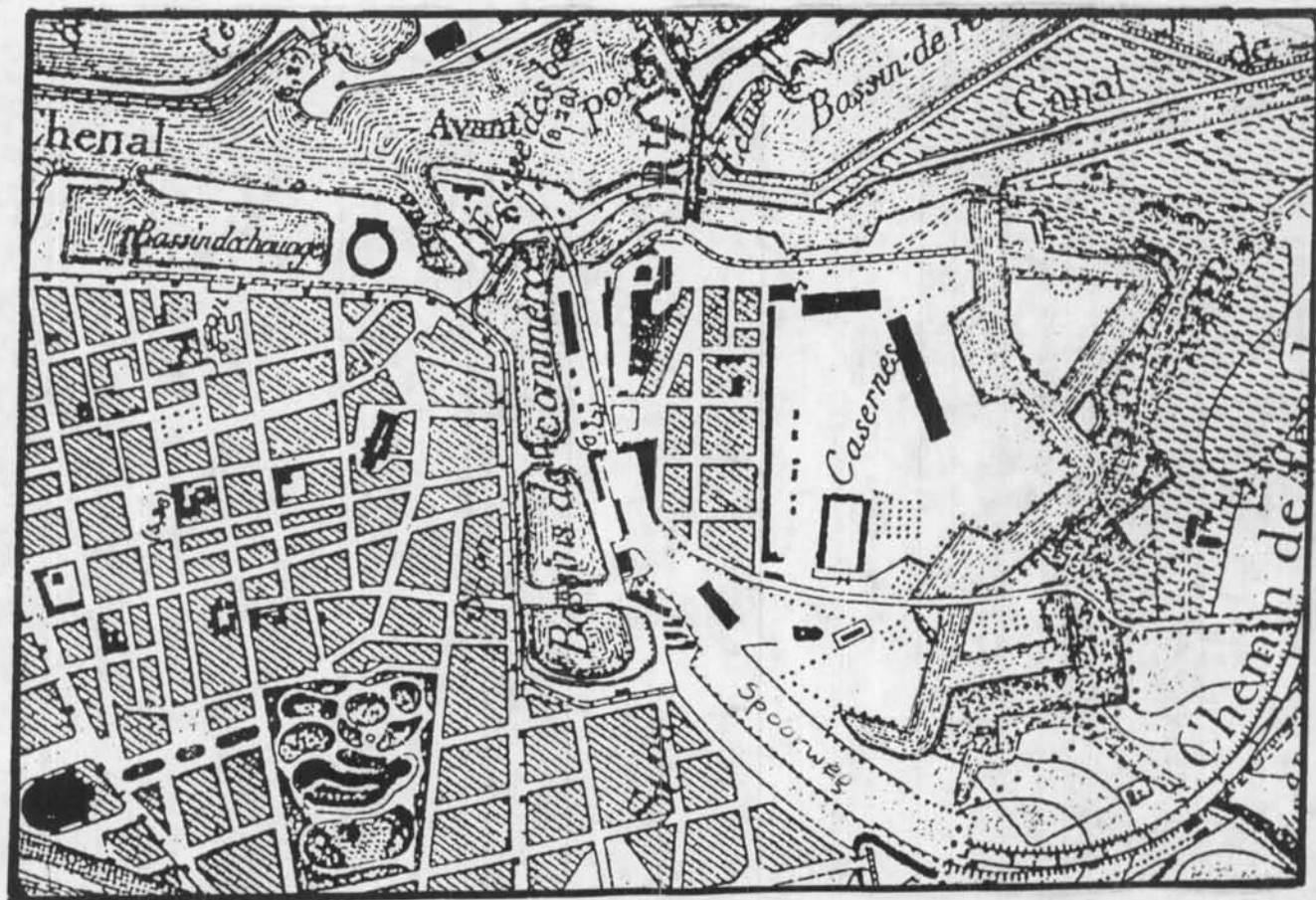


Fig. nr. 5. Oostende 1886.  
 ————— spoorweg, ————— buurtspoorweg.



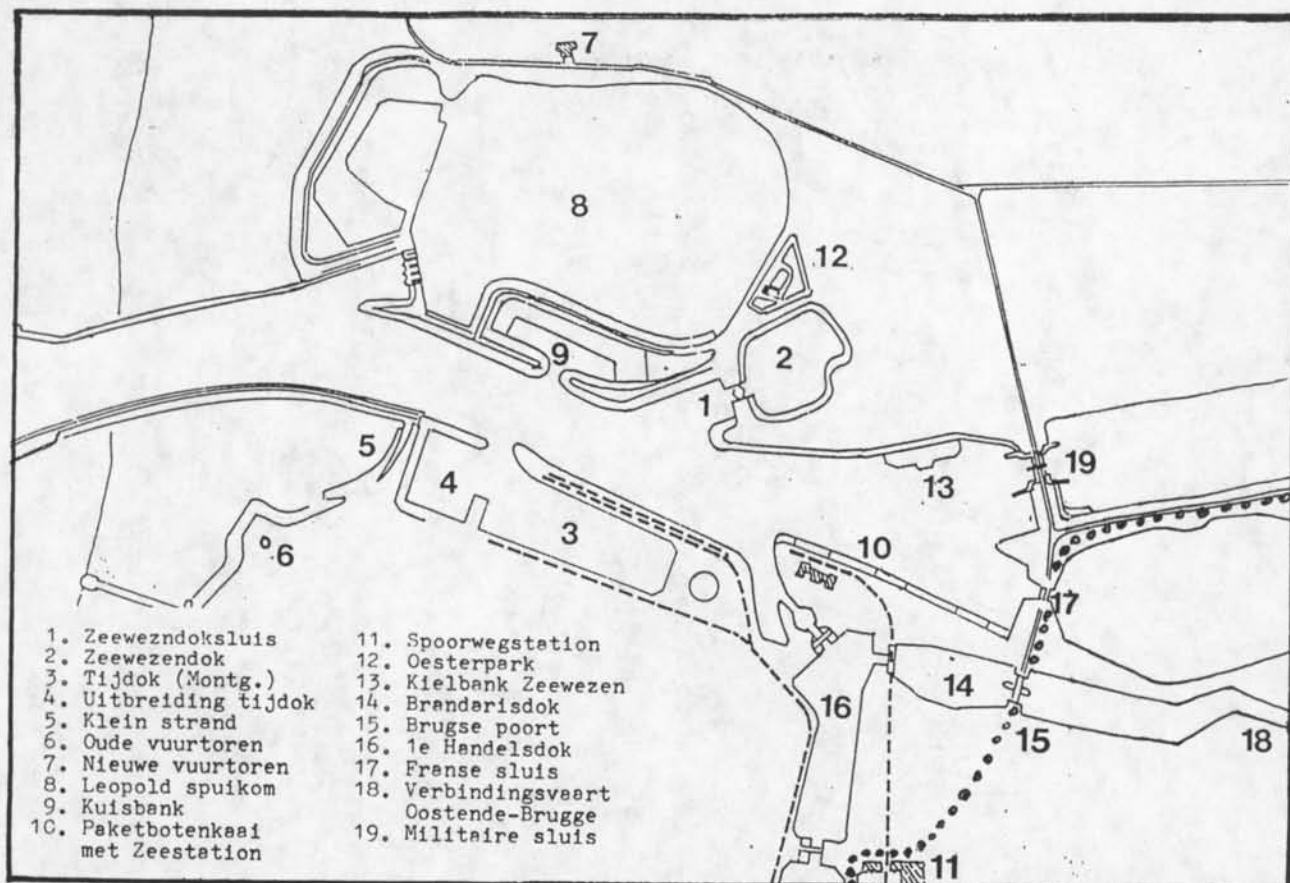


Fig. nr. 6. Oostende 1890.

----- spoorweg, ..... buurtspoorweg.

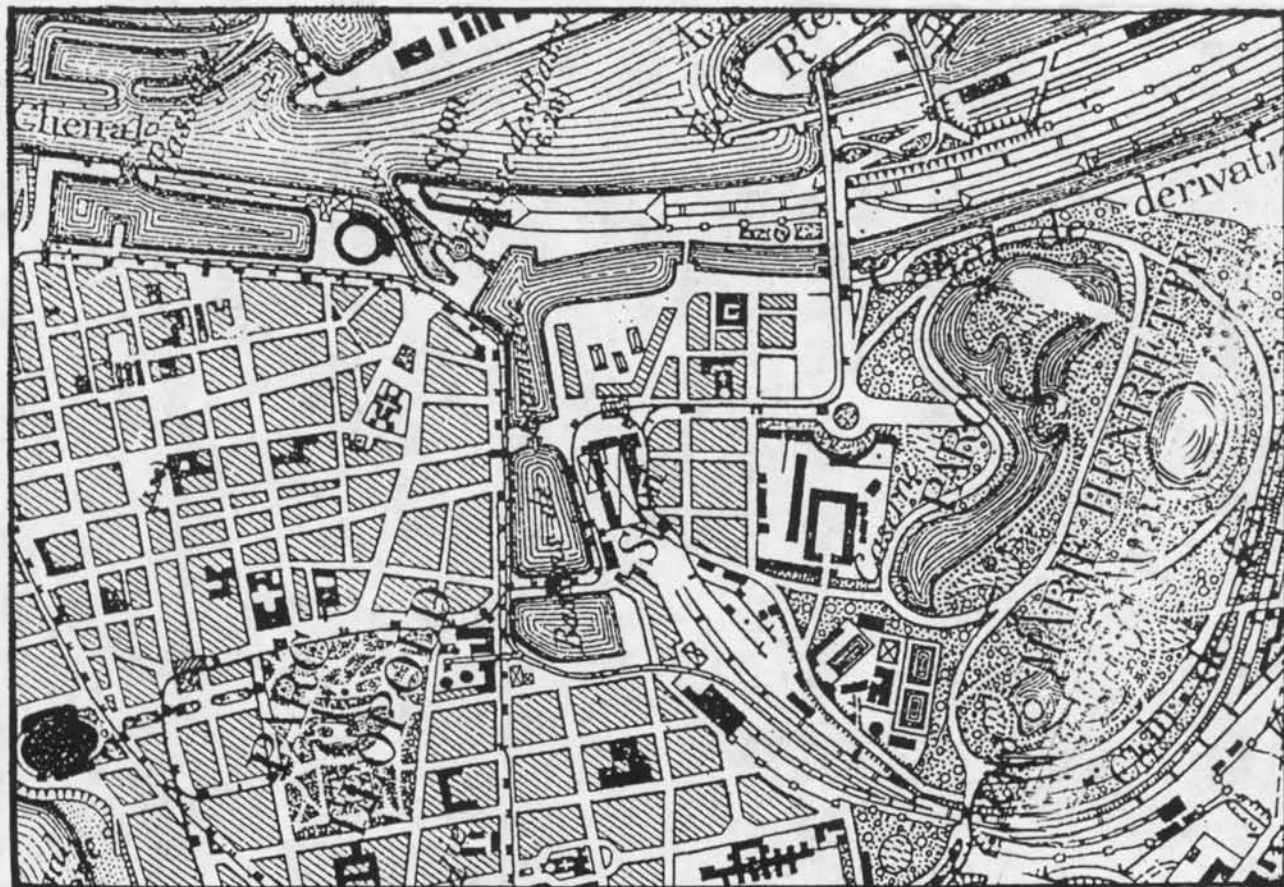


Fig. nr. 7. Oostende 1913.

===== spoorweg, ----- buurtspoorweg.

